1935 Nr. 11/12. 1. Juli 1935. Als Manuskript gedruckt.

# Ostland-Berichte

## Reihe B: Wirtschafts-Nachrichten.

Herausgegeben vom Ostland-Institut in Danzig

Inhalt:



### Gdinger Wirtschafts- und Verwaltungsprobleme.

Bei dem rekordartig schnellen Ausbau und der wirtschaftlichen Entwicklung des Hafens von Gdingen ist es nicht nur nicht verwunderlich, sondern geradezu natürlich, daß immer wieder neue Fragen und Schwierigkeiten überwunden werden müssen, um eine glatte und erfolgreiche Arbeit zu gewährleisten. Inwieweit man darin bei den zuständigen Wirtschafts- und Verwaltungsstellen klar sieht, geht sowohl aus den zahlreichen Artikeln in der Presse, wie insbesondere aus den Sitzungsberichten der Wirtschafts- und Verwaltungsorgane hervor.

So berief vor einiger Zeit die Gdinger Industrie- und Handelskammer eine Pressekonferenz ein, auf welcher der Vorsitzende der Kammer, St. Tor, Ausführungen über die Arbeiten und Pläne dieser Institution machte. Diese Ausführungen seien um so mehr zu beachten, wenn man berücksichtigt, „daß die Gdinger Kammer außer der Vertretung der Interessen von Industrie und Handel auch noch die Wacht über die Wirtschaftsinteressen ganz Polens, soweit sie mit dem Meere in Verbindung stehen, halten und gleichzeitig als Informationsquelle für die am seewärtigen Handel interessierten Kreise aus ganz Polen dienen muß." Um so stärker ständen daher noch die Bemühungen Gdingens mit denen Pommerellens, als des Verbindungsgebietes nach dem übrigen Polen im Einklang, das zugleich auch durch die Gdinger Industrie- und Handelskammer vertreten wird. Die unmittelbare Nähe des Gebietes zum Hafen spiegele sich in den recht beträchtlichen Anteilsziffern an der polnischen Gesamtausfuhr wieder. So liefere Pommerellen von der Baconsausfuhr — 25 %, an Butter — 25 %, Zucker — 61 %, Reisig u. ä. m. — 40 % usw. Recht bedeutend sei der Anteil Pommerellens aber auch noch an der Ausfuhr von Industrieerzeugnissen wie landwirtschaftlichen Maschinen, Möbeln, Gummischuhwerk u. a. m.

Was die Landwirtschaft dieses Gebietes anbetreffe, so decke sie nicht nur teilweise den Bedarf ausländischer Märkte, sondern versorge auch das Gebiet der Freien Stadt Danzig.

In diesem Zusammenhang seien die Zahlen recht aufschlußreich, welche den Anteil Gdingens, als des bedeutendsten Wirtschaftszentrums von Pommerellen, am gesamtpolnischen Warenverkehr veranschaulichen.

„Im Jahre 1934 betrug die Gesamteinfuhr Polens 2 555 329 to im Werte von 798 756 000 Zł., wovon auf Gdingen entfielen 776 161 to im Werte von 385 176 000 Zł. oder 30,4 % der gesamten Mengeneinfuhr und 48,2 % hinsichtlich des Wertes. Es verdient hierbei betont zu werden, daß während der prozentuale Anteil Gdingens an der Einfuhr im Vergleich zum vorhergehenden Jahre hinsichtlich der Menge um 5,5 % zurückging, er hinsichtlich des Wertes um 18,6 % angestiegen ist.

Die Gesamtausfuhr Polens im Jahre 1934 betrug 14 558 500 to im Werte von 975 348 000 Zł., wovon über Gdingen 5 947 682 to im Werte von 269 544 000 Zł. befördert wurden, was mengenmäßig 40,9 % und wertmäßig 27,6 % der Gesamtwarenausfuhr ausmachte.

Im Vergleich zum Vorjahre ist der prozentmäßige Anteil an der Ausfuhr hinsichtlich der Menge um 2,5 % und hinsichtlich des Wertes um 2,7 % angestiegen."

Bei der glänzenden Entwicklung, welche Gdingen durchlaufe, sei es nur bedauerlich, daß mit der Zunahme des Hafenumschlags nicht eine entsprechende Entwicklung der Stadt als Handelsplatz Schritt halte. Die Beseitigung dieses Mißverhältnisses gehöre zu den dringendsten Fragen der nächsten Zeit.

Auf dem ersten Plane stehe dabei das Problem der Schaffung einer Arbitrage-Institution für einzelne Waren, wie vor allem Baumwolle und Leder. Für die Notwendigkeit der Schaffung dieser Einrichtungen sprechen allein schon die Zahlen, die die Einfuhrentwicklung für Baumwolle und Leder über den Gdinger Hafen während der letzten zwei Jahre veranschaulichen.

| | Baumwolle | Leder |
|---|---|---|
| 1933 | 77 933 to | 16 630 to |
| 1934 | 81 929 to | 30 782 to |

Was den Baumwollhandel anbetreffe, so sei die Einfuhr von Rohbaumwolle, die über Gdingen hereinkomme, seit einiger Zeit nicht nur den Mittelpunkten der Textilindustrie in Polen zugeleitet worden, sondern gewisse Mengen gingen auf dem Transitwege auch nach der Tschechoslowakei, Rumänien, Österreich, Ungarn und teilweise nach den Baltenländern. Dieser Umstand könne zur Festigung der Stellung Gdingens als Verteilungshafen bedeutend beitragen. Die gleichen Hinweise treffen auch auf Leder und eine Reihe anderer Erzeugnisse zu.

Mit der Schaffung von Arbitrageplätzen könnte dann die Eröffnung von verschiedenen Warenbörsen in Verbindung gebracht werden, deren Bedeutung beispielsweise an den erst vor 1½ Jahren eingerichteten Obstauktionen beobachtet werden könnte.

Zwei Fragen von außerordentlicher Bedeutung, deren Erfüllung von den polnischen Handels- und Wirtschaftskreisen erstrebt werde, ist der kürzlich in Angriff genommene Bau des Getreideelevators und die Errichtung des bereits seiner Vollendung entgegengehenden Holzhafens. Auf beide wird an anderer Stelle noch ausführlicher eingegangen.

Hier sei vorerst auf die nicht minder wichtige Frage der Kommerzialisierung des Hafens in Gdingen hingewiesen, ein Problem, das neben anderen auch noch seiner Lösung harre und das weniger im Hinblick auf die gegenwärtig herrschenden Verhältnisse in Gdingen selbst, als vielmehr unter Berücksichtigung des Zustandes, wie er in verwaltungstechnischer Hinsicht in den fremden Konkurrenzhäfen, wie z. B. Hamburg, Stettin oder Königsberg herrsche, zu beachten sei. Die dort beson-

ders auf dem Gebiete der handelsmäßigen Ausnutzung des Hafens in Anwendung gebrachten Verwaltungsformen sicherten der dortigen Hafenexploitation einen hohen Grad von Elastizität, deren Mangel sich in Gdingen dagegen immer wieder nachteilig bemerkbar mache.

Gegenwärtig, wo der Hafen ein unmittelbares Werkzeug des Staates sei, beständen genügend Möglichkeiten, seiner Verwaltung eine genügende kaufmännische Elastizität zu sichern, indem man die Politik und Regelung der Hafengebühren in die Hände des Direktors des Seeamtes lege. Zu einem großen Teile sei diese Forderung zwar schon durch das Gesetz über die Seehafengebühren vom 15. März 1934 erfüllt worden, doch werde trotz alledem dem Hafen nicht der Charakter einer besonderen und kommerzialisierten Wirtschaftseinheit, als eigene Rechtspersönlichkeit gegeben, wie dies die weitergehenden Interessen des Hafens erforderten.

Der erste Vorschlag einer Verwaltungsreform sei bereits im Jahre 1931 eingebracht worden, wurde jedoch von der Regierung in der zweiten Hälfte 1932 abgeändert. Jedoch auch diese Änderung habe noch nicht den gewünschten Fortschritt gebracht. Seitdem habe sich nicht viel geändert. In letzter Zeit wurden jedoch aus Hafenkreisen immer deutlicher Forderungen laut bezüglich einer Kommerzialisierung des Hafens, der in formaler Hinsicht einem Staatsunternehmen angeglichen sei. „Diese Forderungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. der Handelshafen in Gdingen soll ein Staatsunternehmen bilden, das aus der allgemeinen Verwaltung ausgegliedert ist und eine besondere Rechtspersönlichkeit bildet; 2. das bisherige Seeamt soll die sachliche Grundlage für die Schaffung dieses Unternehmens bilden; 3. die verwaltungsrechtliche Verfassung des Hafens soll sich auf die Grundsätze stützen, wie sie für Staatsunternehmungen in der Verordnung des Präsidenten der Republik vom 17. 3. 1927 festgelegt ist; 4. das neue Unternehmen behält den bisherigen Einflußbereich der Bau- und Industriebehörden auf dem Gebiete des Hafens sowie die Berechtigungen hinsichtlich der Leitung der Hafen- und Seefahrtspolitik, der Verwaltungsverordnungen und der Strafverwaltungsrechte, soweit sie Hafenfragen betreffen; 5. der weitere Ausbau des Hafens soll nach den bisher geübten Grundsätzen mit Zuschüssen von Seiten des Staates durchgeführt werden, wie sie in dem Investitionsplan festgelegt sind und aus den Einnahmen des Unternehmens gemäß Art. 13 der oben erwähnten Verordnung des Präsidenten der Republik Polen über die Ausgliederung von Unternehmungen; 6. das staatliche Unternehmen „Handelshafen in Gdingen“ fußt auf einem eigenen Statut, das genauestens die Grundsätze seiner Verwaltung im Einklang mit den in der Verordnung über die Kommerzialisierung und die Ausgliederung von Staatsunternehmungen aus der staatlichen Verwaltung enthaltenen Vorschriften festlegt. Die verwaltende Behörde in diesem Unternehmen wäre der Verwaltungsrat, in welchem außer dem Leiter des Unternehmens und den Vertretern der Regierung auch Repräsentanten der durch die ausgeführten Investitionen vertretenen Wirtschaftskreise, sowie schließlich Vertreter der Schiffahrt und der wirtschaftlichen Selbstverwaltungskörper hineinkommen würden.“

Über die Notwendigkeit der Kommerzialisierung des Hafens beständen heute in Polen kaum noch entgegengesetzte Anschauungen. Der Streit gehe heute nicht mehr um das „ob“, sondern lediglich um die Form der Durchführung. Entscheidend werde in jedem Falle sein, daß dem Hafen eine solche Verfassung gegeben werde, die die Führung seiner Verwaltung nach kaufmännischen Grundsätzen ermögliche. Dies werde am besten dadurch erreicht, daß man die bisherige Instanzenverwaltung ausschalte und statt dessen alle Entscheidungen und den Schwerpunkt der Verwaltung nach Gdingen verlege. Die bisher gehandhabte Instanzenverwaltung genüge infolge der zunehmenden Differenzierung der Hafenfunktionen und der Notwendigkeit einer größeren Beweglichkeit fast der gesamten Verwaltungstätigkeit nicht mehr den gestellten Anforderungen. Es liege daher sowohl im Interesse des Staates, als auch des Hafens und der beteiligten Wirtschaftskreise, deren Arbeit und Bestehen von einer geordneten Tätigkeit des Handelshafens abhänge, daß so bald als möglich eine positive Lösung aller dieser Fragen gefunden werde.

[„Dziennik Poznański“ vom 30. 5. 1935.
„Gazeta Polska“ vom 14. 4. 1935.]

## Zur Frage des Baues von Getreide-Elevatoren und Silos.

Eine langjährige Forderung der polnischen Landwirtschafts- und insbesondere Getreideexportkreise scheint nunmehr in der nächsten Zeit durch den Bau eines riesigen Elevators in Gdingen und eine Anzahl von Getreidespeichern in Wolhynien ihre teilweise Erfüllung finden zu sollen.

Wolhynien als Mittelpunkt eines bedeutenden Getreidehandels habe bisher unter dem Mangel an Getreidespeichern stark gelitten. Von welcher Bedeutung diese Frage nicht allein für Wolhynien, sondern für das ganze Land sei, zeige das Interesse, das auch in anderen Wojewodschaften diesem Plane der Wolhynischen Landwirtschaftskammer entgegengebracht werde. Dank der Getreidemagazine werde Wolhynien in der Lage sein, den Binnenmarkt an die rasch wechselnde Konjunktur anzupassen und im Gleichschritt mit der allgemeinen Getreidepolitik die Getreideausfuhr zu fördern.

Bezüglich der Verteilung der Speicher beabsichtigt man, diese in der Nähe von Eisenbahnstationen zu errichten, um dadurch sowohl die Getreidebeförderung zu erleichtern, wie vor allem auch das Einzugsgebiet möglichst zu erweitern. Die Landwirtschaftskammer habe auf Grund von eingehenden Untersuchungen die einzelnen Getreideerzeugungsgebiete, welche über größere Getreideüberschüsse verfügen, festgestellt. Danach kämen folgende Orte für den Bau von Getreidespeichern in Frage:

„Łuck, Równe, Dubno, Krzemieniec, Włodzimierz, Kowel, Zdołbunów, Rożyszcze, Iwanicze, Horochów, Maciejów, Wojnica, Sienkiewiczówka und Łanówce.“

Der Bau werde voraussichtlich von den territorialen Selbstverwaltungen mit Hilfe der örtlichen und der interessierten Finanzstellen durchgeführt werden. Außerdem werde es wohl möglich sein, sich die Unterstützung des Arbeitsfonds der Staatlichen Industrie-Getreideanstalten sowie eine Beteiligung verschiedener Bankinstitute und der Investitionsanleihe zu sichern. Die Baukosten schätzt man auf 43 000 Zł. je Speicher und die notwendigen Maschineneinrichtungen auf rd. 7 000 Zł., doch hofft man diese Summe noch etwas vermindern zu können.

Was den Bau des Getreideelevators in Gdingen betrifft, so dürfte da vor allem die Unzufriedenheit damit, daß die polnische Getreideausfuhr noch heute, trotz elfjährigen Bestehens des Gdinger Hafens, fast ausschließlich nicht über Gdingen geht, ausschlaggebend sein. Der „Czas“ schätzt die jährlich über Danzig umgeschlagene Getreidemenge auf rd. 500 000 to, in 11 Jahren also auf 5,5 Mill. to, was bei einem Durchschnittspreise von 20 Zł. je dz fob Danzig eine Summe von rd. 1,1 Milliarde Zł. ausmache. Bei einer Annahme von rd. 2 % für Lager-, Versicherungs-, Manipulations- und Speditionsgebühren und 3 % Verdienst des Exporteurs, „macht das zusammen rd. 55 Millionen Złoty, welche Polen Danzig im Verlauf von 11 Jahren dafür bezahlt hat, daß es für sich selbst keine entsprechenden neuzeitlichen technischen Einrichtungen für die Massenausfuhr von Getreide im eigenen Hafen und unter eigener Verwaltung geschaffen hat.“

Für den Betrag von 55 Millionen Złoty wäre man in der Lage gewesen, eine ganze Reihe von Elevatoren zu errichten, die in der Lage wären, den gesamten polnischen Getreide- und Samen-Ein- und Ausfuhrhandel zu bewältigen.

Außer diesem Posten stehe auf dem Verlustkonto auch noch der, wenngleich schwer zu berechnende, vielleicht jedoch noch größere, welcher durch die dauernde Diskrimination des polnischen Ge-

treides auf dem Weltmarkte durch ausländische Exportelemente entstanden sei, durch deren Hände auch heute noch fast die gesamte Getreideausfuhr gehe.

„Für die Eingeweihten ist es nämlich kein Geheimnis, daß fast unsere gesamte Getreideausfuhr auf dem Seewege bis auf den heutigen Tag von der Danziger Organisation „Syndikat der Danziger Exporteure für polnische Landesprodukte" in der Zange gehalten wird, welche selbstverständlich weder auf das polnische Staatsinteresse bedacht, noch darum bemüht ist, dem polnischen Getreide einen guten Ruf auf dem Weltmarkte auszuarbeiten."

Es sei daher allerhöchste Zeit gewesen, daß man sich zum Bau des Elevators entschlossen habe, dessen Ausführung den Staatl. Getreide-Industrie-Anstalten übertragen wurde. Mit der 1. Serie der Arbeiten sei bereits begonnen worden, so daß im Herbst 1936 der Elevator mit einem Fassungsvermögen von rd. 10 000 to fertig zum Gebrauch sein werde.

Der Umstand, daß bereits in der Kampagne des folgenden Jahres die polnische Landwirtschaft die Möglichkeit haben werde, die Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse über den eigenen Hafen und den eigenen Getreideelevator auszuführen, mache es den Landwirtschaftskreisen zur Pflicht, nach einer stärkeren Einflußnahme auf dem Gebiete Gdingens zu trachten, da beispielsweise im Rate der Interessenten des Gdinger Hafens bisher die Landwirtschaft überhaupt nicht vertreten ist. Es sei daher nicht weiter verwunderlich, wenn in manchen die Landwirtschaft betreffenden lebenswichtigen Fragen — wie z. B. die für die Landwirtschaft schädliche übermäßige Reiseinfuhr — die berechtigten Forderungen derselben übergangen würden.

Schließlich müsse auch noch auf einen anderen, überaus bedeutsamen Punkt hingewiesen werden. Es sei dies die Schaffung einer bodenständigen polnischen Kaufmannschaft.

„Gdingen muß zu einem Mittelpunkte werden, in dem nicht nur eine Reihe Danziger Filialen entsteht, welches Bestreben deutlich erkennbar ist, sondern wo sich der Typus des polnischen Händlers herausbildet und vermehrt, dessen Ehrgeiz dahin geht, polnische Ware unter polnischer Flagge und mit einem auf der polnischen Werft erbauten Schiffe unter Anteilnahme polnischen Kapitals, der Mitarbeit des polnischen Intellekts und polnischer Arbeitskraft auf die Weltmärkte zu bringen."

Auf diese Art würde es dann möglich werden, den polnischen landwirtschaftlichen und auch sonstigen Erzeugnissen den ihnen auf den Weltmärkten zukommenden Rang, die Konkurrenzfähigkeit und Nachfrage zu sichern.

[„Ilustr. Kuryer Codz." v. 28. 5. 1935.
„Czas" v. 8. 6. 1935.]

## Zur Eröffnung des Holzhafens in Gdingen.

Der Bau des großen Holzhafens auf der Oxhöfter Kämpe bei Gdingen wird in der polnischen Oeffentlichkeit als ein weiterer bedeutender Fortschritt in der Vervollkommnung Gdingens und der Befreiung des polnischen Seehandels von der Abhängigkeit und den angeblich seit jeher Polen feindlichen Einflüssen Danzigs bezeichnet. Die Krönung und wohl auch den vorläufigen Abschluß des Hafenausbaues werde dann die Errichtung einer eigenen Werft in Gdingen bilden, die gerade für das in den letzten Junitagen stattfindende Fest des Meeres als Parole ausgegeben wurde. Als erstes auf ihr zu bauendes Schiff ist ein U-Boot geplant, das den Namen „Marschall Pilsudski" führen soll. Auf diese Angelegenheit werden wir noch zu sprechen kommen.

Die Errichtung des Holzhafens wird besonders auch noch als im gegenwärtigen Zeitpunkt äußerst günstig gewählt angesehen, weil man dadurch den übermütigen und unberechenbaren Übergriffen der Danziger Souveräne, die dem polnischen Seehandel und der polnischen Industrie schon großen Schaden zugefügt hätten, wirksam Einhalt gebieten könnte.

Bisher sei nämlich fast die gesamte Holzausfuhr, wie übrigens auch die polnische Getreideausfuhr, auf die Benutzung des Danziger Hafens angewiesen gewesen, denn lediglich der Danziger Hafen habe bisher über die entsprechenden Lagerplätze und notwendigen Wasserflächen verfügt, die zur Lagerung, Konservierung und Verladung aller, auch der edleren Holzarten, notwendig seien. Ähnlich sei es noch mit den Getreidespeichern und Silos, auf welchem Gebiete Danzig immer noch das uneingeschränkte Monopol in Händen habe.

„Es war schon die allerhöchste Zeit, daß die Monopolstellung Danzigs endlich gebrochen wurde und dies um so mehr, als sich das Jahr 1920 wiederholt hat, wo Danzig willkürlich unsere Einfuhr von Kriegsmaterial verhinderte, — während es jetzt durch die Devisenverordnung den polnischen Firmen nicht nur die Einfuhr, sondern auch die Ausfuhr unmöglich macht und damit die polnischen Firmen der Vernichtung preisgibt.

Zum Glück haben wir jetzt unseren eigenen Hafen, welcher unsere Kaufmannschaft und Industrie vor den „historischen Übergriffen Danzigs" bewahrt."

Die bisherigen Lagerplätze für Exportholz, wie sie von der Firma „Paged" gepachtet gewesen seien, hätten mangels entsprechender Einrichtungen und infolge der geringen zur Verfügung stehenden Fläche keineswegs den an sie gestellten Ansprüchen genügt. Auf Grund von Verhandlungen mit dem Seeamt in Gdingen seien die für diesen Zweck notwendigen Flächen auf der nördlichen Seite des Industriekanals bei Oxhöft bestimmt worden. Bereits im Frühling dieses Jahres habe man mit dem Bau des großen Holzhafens begonnen. Dies sei mit gewissen Schwierigkeiten und bedeutenden Kosten verbunden gewesen, infolge des moorigen Bodens, in welchem die Torfschicht eine Dicke bis zu 6 Meter habe. Deshalb habe man, um die entsprechende Unterlage zu bekommen, eine 1 Meter dicke Torfschicht wegnehmen, in die See hinausschaffen und an deren Stelle einen halben Meter Sand aufschütten müssen. Auch die Nivellierungs- und Aufschüttungsarbeiten für die 637 Meter langen Uferbefestigungen, von denen 210 Meter in Beton ausgeführt wurden, hätten viel Mühe bereitet. An diesem Kai könnten zwei Schiffe gleichzeitig beladen werden. Außerdem seien noch zwei Umladebrücken von 140 bzw. 160 Meter Länge und 12,5 Meter Breite errichtet worden, an denen auch noch je zwei Schiffe beladen werden können, so daß zur gleichen Zeit sechs Schiffe beladen werden könnten. Es sei beabsichtigt, im Laufe des Sommers noch einen weiteren Pier zu bauen.

„Die von dem Holzhafen eingenommene Gesamtfläche beträgt 132 000 $m^2$ oder 13,2 ha, dagegen allein die nutzbare Lagerfläche 118 000 $m^2$ oder 11,8 ha."

Die Länge der hinzuführenden Normalspurbahnen beträgt rd. 8 km und die der schmalspurigen sog. Verteilungs- und Zufuhrbahnen rd. 9 km.

Die Gesamtlagerfläche biete Platz für rd. 1 400 Lagerplätze (Stapel) mit einem Gesamtfassungsvermögen von rd. 50 000 $m^3$. Die durchschnittliche jährliche Umschlagsfähigkeit betrage damit rd. 600 000 $m^3$ Holz. Auf der ganzen Lagerfläche seien Wasserleitung mit Hydranten für Schiffsversorgungs- und Löschzwecke errichtet und elektrische Leitungen gezogen worden. Der Holzhafen werde 500 bis 800 Arbeiter täglich beschäftigen, was eine bedeutende Entlastung des Gdinger Arbeitsmarktes mit sich bringen werde.

Das polnische Blatt schließt seine Betrachtungen mit der Aufforderung an die polnische Kaufmannschaft, „die sich noch immer nicht von Danzig trennen kann", doch endlich diesem nachahmenswerten Beispiel der „Paged" zu folgen.

[„Dziennik Bydgoski" vom 26. 6. 1935.]

## Polnische Binnenschiffahrtsfragen.

Angefähr seit dem Jahre 1925 rechnet man die Warthe zu denjenigen Flüssen Polens, die für die Binnenschiffahrt von einiger Bedeutung sind. In dem vergangenen Jahrzehnt 1925—1935 liegen sowohl Anstieg wie auch Abstieg der Wartheschiffahrt fast bis zur Bedeutungslosigkeit darnieder. Aus diesem Anlaß widmet die polnische Presse dieser Frage größere Aufmerksamkeit und forscht besonders nach den Gründen, die zu einer so weitgehenden Vernachlässigung dieser Verkehrsader geführt haben. Dank der Warthe könnte nämlich nicht nur Großpolen und Posen, sondern ganz Polen eine Verbindung auf dem Wasserwege mit den Wasserstraßen und Häfen des Deutschen Reiches (Stettin, Hamburg) und nach Fertigstellung des sich im Bau befindlichen Mittellandkanals mit Belgien, Holland und Frankreich bekommen. Mit der Ausführung des Goplo-Warthe-Kanals und der Regulierung der Warthe von Kolo bis Posen erhielte Posen außerdem den Zugang zum polnischen Wasserstraßennetz.

Leider sei bisher die Bedeutung der Warthe als Exportstraße nicht genügend eingeschätzt worden, und infolge des Gdinger Hafenbaues hätten die zuständigen staatlichen Behörden diesem Ausfuhrweg im günstigsten Falle gleichgültig, oft jedoch — feindlich gegenübergestanden.

Beobachte man die mengenmäßige Entwicklung der Wartheschiffahrt, so müsse man feststellen, daß der Augenblick nicht mehr weit sein könne, in dem die Warthe von der internationalen Wasserstraßenkarte verschwinden werde. Die Rolle, welche dem Flusse zu spielen bestimmt sei, werde schließlich bis zu Bade- und turistischen Zwecken zurückgeschraubt werden. Die Wirtschaftswelt werde ihn bald vergessen haben. Dafür, daß dieser Zeitpunkt nicht allzu fern zu liegen brauche, seien die Zahlen für die Wartheschiffahrt, auf dem Abschnitt von Posen flußabwärts, ein Beweis. Die Angaben für die Jahre bis 1932 sind amtlich-statistischer Herkunft, die für die Jahre 1933 und 1934 beruhen auf privater Schätzung, da dafür die amtliche Statistik noch nicht erschienen sei:

| Jahr | Ausfuhr | Einfuhr | Zusammen |
|---|---|---|---|
| 1924 | 3 300 | 2 600 | 5 900 |
| 1925 | 203 000 | 15 000 | 218 000 |
| 1926 | 306 000 | 10 000 | 316 000 |
| 1927 | 254 000 | 27 000 | 281 000 |
| 1928 | 240 000 | 44 000 | 288 000 |
| 1929 | 214 000 | — | 214 000 |
| 1930 | 212 000 | — | 212 000 |
| 1931 | 112 000 | — | 112 000 |
| 1932 | 107 000 | — | 107 000 |
| 1933 | rd. 30 000 | — | rd. 30 000 |
| 1934 | rd. 10 000 | — | rd. 10 000 |

Wie aus dieser Tabelle zu ersehen sei, könne mit Recht das Jahr 1925 als Beginn der Schiffahrt auf der Warthe angesehen werden, weil in den vorhergehenden Jahren seit der Wiedererstehung Polens die Verschiffungen in sehr geringem Umfange und vollkommen unregelmäßig erfolgt seien.

„Auf den ersten Blick könnte es als Widerspruch erscheinen, daß im Jahre 1925, also in dem Jahre, in welchem der Zollkrieg mit dem Deutschen Reiche ausbrach, gleichzeitig die Schiffahrt auf der Warthe einsetzte und daß andererseits im Jahre der Beilegung dieses Streites dieselbe bis zur Bedeutungslosigkeit herabsinkt. Dies ist jedoch ein Beweis, daß trotz künstlicher Zollbeschränkungen „der Handel mit Erfolg für sich die natürlichen Verkehrswege auszunutzen imstande ist."

In den Jahren 1925—1928 habe für die Wartheschiffahrt eine außerordentlich günstige Konjunktur bestanden. Im Jahre 1925 seien auf der Warthe bedeutende Holzmengen aus den von der Forleule vernichteten Beständen nach dem Deutschen Reiche ausgeführt worden. Hätte diese billige Ausfuhrmöglichkeit auf dem Wasserwege nicht bestanden, so wäre der Export dieses Holzes überhaupt nicht möglich und das Ausmaß der Vernichtung umso größer gewesen. Im darauffolgenden Jahre sei es der englische Kohlenbergarbeiterstreik gewesen, der eine gesteigerte Kohlenausfuhr bedingt und damit den Anlaß zu einer starken Beförderungszunahme auf der Warthe gegeben habe. Im Jahre 1927 sei Polen gezwungen gewesen, bedeutende Getreidemengen aus dem Westen einzuführen, was ebenfalls zu einem großen Teile auf dem Binnenwasserwege geschah. In den folgenden Jahren wurde durch Posen u. a. auch Bunkerkohle nach Stettin, Hamburg und Lübeck ausgeführt. Trotz der Schwierigkeiten, die man dieser Ausfuhr entgegengestellt habe, seien dank der billigen Beförderungskosten auf diesem Wege doch recht beachtliche Mengen nach den deutschen Seehäfen befördert worden.

Da für die Durchführung dieses Verkehrs eine recht umfangreiche Organisation notwendig geworden war, bestand nunmehr in der folgenden Zeit für die Organisatoren der Wartheschiffahrt die Aufgabe, neue Ladungen zu beschaffen, um den für eine Beförderung von 2—300 000 to notwendigen Schiffsraum auch weiterhin voll auszunutzen. Die Durchführung dieser Aufgabe sei um so schwieriger gewesen, als es sich hierbei nicht um Zufallsladungen, sondern um solche ständigen Charakters handeln sollte. Hinzu kamen Schwierigkeiten im Handel mit dem Deutschen Reiche und andererseits im Zusammenhang mit der polnischen Zoll- und Verkehrspolitik, die völlig einseitig auf die Förderung Gdingens abgestellt war. Öfters seien dabei Warensendungen über Gdingen geleitet worden, für welche dieser Weg weder der natürliche, noch der billigere oder direkte gewesen sei. Der öffentlichen Meinung sei der Gedanke eingehämmert worden, daß zum Wohle der Sache man alle Ausfuhrsendungen ohne Ausnahme über Gdingen leiten müsse, und daß jeder andere Weg der polnischen Exportpolitik schädlich sei.

„Wie falsch diese Anschauung war, beweist die Tatsache, daß durch Benutzung der binnenländischen Warthewasserstraße die polnische Kohle neue Absatzmärkte erschloß. Denn in den Jahren 1928 bis 1932 wurde polnische Kohle in einer Menge von rund 100 000 to im Jahre in den Häfen von Hamburg, Stettin und Lübeck als Bunkerkohle verkauft und das zum überwiegenden Teile nicht an Schiffe unter deutscher, sondern hauptsächlich unter fremdländischer Flagge. Diese Kohle ist nach dem Deutschen Reiche ausschließlich auf dem Wasserwege der Warthe geschafft worden, und die Schiffe, die sich in den genannten Häfen mit polnischer Kohle versorgten, hätten notwendigerweise Kohle anderer Herkunft kaufen müssen, falls in diesen Häfen keine polnische Kohle vorhanden gewesen wäre. Es wurde damit die Möglichkeit einer zusätzlichen Ausfuhr polnischer Kohle geschaffen, was jedoch mit bedeutenden Schwierigkeiten verbunden war. Erst nach langen Bemühungen beim Verkehrsministerium wurde erreicht, daß die Frachtkosten für Ausfuhrkohle bis zum Umschlagshafen in Posen in der gleichen Höhe festgesetzt wurden, wie bis nach Gdingen, obgleich die Beförderungsstrecke von Oberschlesien bis nach Gdingen über 300 km länger ist als bis nach Posen."

Es seien dann aber noch weitere zusätzliche Schwierigkeiten für die Kohlenausfuhr auf der Warthe hinsichtlich der Frachtbezahlung gemacht worden, was zur Folge gehabt habe, daß für den Export über Posen und die Warthe das Vorhandensein eines großen Umsatzkapitals notwendig geworden sei, weil die Frachtsätze im voraus und in voller Höhe entrichtet werden mußten.

Gegenwärtig seien die Exportaussichten für Bunkerkohle nach dem Stettiner Hafen nicht allzu groß, weil man deutscherseits bemüht ist, die Zufuhr polnischer Kohle nach den deutschen Häfen möglichst zu unterbinden. Dieser Zustand könnte jedoch bei entsprechenden Bemühungen der polnischen Kohlenindustrie geändert werden. Sollte es möglich sein, mit dem Reiche in dieser Frage zu einer Einigung zu kommen, dann wäre als Beförderungsweg in erster Linie die Warthewasserstraße angezeigt. Die Kosten dieses Weges lägen nämlich bedeutend niedriger, und zwar um 3,50 Zl. bis 6 Zl. je to als über Gdingen.

Aber auch in anderer Hinsicht könnte diese Wasserstraße der polnischen Wirtschaft Nutzen bringen. Infolge besonders festgesetzter Zolltarife seien mit der Zeit alle Warensendungen aus deutschen Häfen wie Reis und andere Rohprodukte ausschließlich über Gdingen eingeführt worden, obgleich sie ebenso günstig auf dem binnenländischen Wasserwege, der Warthe, hätten eingeführt werden können. Ausschließlich auf der Warthe seien nach dem Reiche solche Waren befördert worden, die bei einem Transport über Gdingen infolge der hohen Beförderungs- und Umschlagskosten auf den deutschen Märkten keinen Absatz gefunden hätten.

(„Kurjer Poznański" vom 26. 4. 35
„Codz. Gazeta Handlowa" vom 14.-15. 5. 35.)

## Zur Steigerung der öffentlichen Investitionen.

Nach Einsetzen der allgemeinen Wirtschaftskrise, durch die es immer schwieriger wurde, einen Ausgleich des Staatshaushaltes zu erlangen, waren es in Polen in erster Linie die öffentlichen Arbeiten, welche in zunehmendem Maße eingeschränkt wurden, um das erwähnte Gleichgewicht irgendwie herzustellen. Selbst im Hinblick auf ihre Nutzbarkeit und rasche Rentabilität notwendige Arbeiten wurden hinausgeschoben.

Erst als die Arbeitslosigkeit immer bedrohlicheren Umfang anzunehmen begann, machten sich bei den staatlichen Stellen Bestrebungen bemerkbar, durch eine verstärkte öffentliche Tätigkeit und durch die Beschäftigung wenigstens eines Teiles der Erwerbslosen eine Verbesserung deren sozialer Lage zu erreichen. Diesem Zwecke sollte in erster Linie der 1933 geschaffene Arbeitsfonds dienen (Vgl. Ostland-Berichte, Reihe B, Nr. 10/1935.). Eine bedeutende Förderung wird diesen Bestrebungen, zum mindesten für die nächste Zeit, durch die in diesem Jahre aufgenommene Investitionsanleihe zuteil.

Ohne Berücksichtigung der Investitionsanleihe sah der Haushaltsvoranschlag für 1935/36 nach dem festgesetzten Plan für Wegebau Investitionsarbeiten in Höhe von 276,2 Millionen Zloty vor. In dieser Summe seien enthalten: Verwaltungskosten 40,8 Millionen Zl., Unternehmungen und Betriebe 106,3 Mill. Zl., Monopole 2,5 Mill. Zl. und für die verschiedenen Fonds = 126,6 Mill. Zl.

Außerdem stellt der Staatsfiskus Baukredite in Höhe von 42 Mill. Zl. zur Verfügung, die in nennenswertem Umfang auch die Bereitstellung von Privatkapitalien zur Folge haben müßte, so daß man damit rechnen könne, daß hierbei insgesamt 120 Mill. Zl. verbaut werden würden.

Die Investitionsarbeiten der territorialen Selbstverwaltungen für das laufende Haushaltsjahr könnte man schließlich mit rd. 85 Mill. Zl. ansetzen, einschließlich der rd. 12,8 Mill. Zl. betragenden Kredite und Zuschüsse des Arbeitsfonds.

Auf diese Art betrage die Summe der öffentlichen Investitionskredite: 276,2 Mill. Zl. staatlicher Kredite, 85 Mill. Zl. Selbstverwaltungskredite und 42 Mill. Zl. Baukredite, zusammen also 390 Mill. Zl. Tatsächlich würden aber dadurch rd. 468 Mill. Zl. verbaut werden können.

Eine ganz bedeutend weitere Vergrößerung dieser Summe ist nunmehr auf Grund des Beschlusses des Wirtschaftsausschusses der Minister vom 8. Juni d. J. betreffend die Verteilung der aus Barsubskriptions der 3 %igen Prämien-Investitionsanleihe eingetreten. Dieser Betrag — in Höhe von 152 300 Zloty — ist in vollem Umfange für Arbeiten und Investitionen, wie sie im Staatshaushalt nicht vorgesehen sind, bestimmt worden.

Aus dieser Summe seien vom Wirtschaftsausschuß der Minister bereits vor einigen Wochen 50 Mill. Zl. für Wegearbeiten ausgesetzt worden, die bereits im Rahmen des festgelegten Wegebauplanes ausgeführt worden seien. Dieser Arbeitsplan sehe im Verlauf der nächsten zwei Jahre für Wegebauarbeiten einen Betrag von 120 Mill. Zl. vor, wovon 50 Mill. Zl. aus dem Erlös der Investitionsanleihe stammten.

Weiterhin seien aus dem Erlös der Investitionsanleihe 25 Mill. Zl. für Wasserarbeiten, für die Beschäftigung von Arbeitslosen im Rahmen der Selbstverwaltungen und auf dem Gebiete des staatlichen Bauwesens (zur Verfügung der Minister des Inneren und der sozialen Fürsorge) — 24,5 Mill. Zl. für Investitionszwecke, die mit dem Umbau der Agrarstruktur verbunden sind — 13 Mill. Zl., für Seezwecke und für den Bau von Hafeneinrichtungen in Gdingen sowie zur Elektrifizierung 31,8 Mill. Zl., während der Rest von rd. 8 Mill. Zl. für verschiedene Zwecke, wie staatliche Bauten im Rahmen der Tätigkeit des Kultus- und Justizministeriums, eine Erlöserkirche u. ä. m. verwandt werden solle.

Von dem Gesamterlös aus der Investitionsanleihe, die in einzelnen Monatsraten eingeht, sollen 110 Mill. Zl. noch im Laufe dieses Haushaltsjahres verbaut werden.

Auf diese Art werde die Investitionsanleihe in starkem Maße die Mittel aus dem Staatshaushalt und den Budgets der staatlichen Unternehmungen, sowie des Arbeitsfonds, die für Investitionszwecke bereitgestellt werden, stärken.

Der Gesamtwert der öffentlichen Investitionen in diesem Jahre werde somit die Höhe von rd. 500 Mill. Zl. und zusammen mit den zur Beteiligung angeregten Privatkapitalien sogar 578 Millionen Zl. erreichen.

[„Polska Gospodarcza", Heft 24, v. 15. 6. 35.
„Dziennik Bydgoski" v. 12. 6. 35.
„Codz. Gazeta Handlowa" v. 26. 6. 35.]

## Die Auswirkung der Belgaabwertung auf den polnischen Export.

Diese Frage sei für Polen deshalb von besonderer Bedeutung, weil Belgien im vergangenen Wirtschaftsjahr unter den Abnehmern polnischer Waren an dritter Stelle gestanden habe und seine Abnahmemenge doppelt so groß gewesen sei wie seine Ausfuhr nach Polen. Nach der jetzigen Abwertung werde der belgische Absatzmarkt nur sehr schwer zu erhalten sein. Bei den Hauptausfuhrprodukten aus Polen nach Belgien handle es sich vor allem um Kohle, Holz, Roggen und Konfektionswaren, für die die Absatzkonjunktur sich stark verschlechtert habe.

Die polnischen Kohlengruben hätten mit den Abnehmern keine langfristigen Lieferungsverträge abgeschlossen, die sie gegen die Folgen der Valutaabwertung schützen würden. Die Ausfuhr polnischer Kohle nach Belgien werde deshalb notwendigerweise unrentabel werden, sofern die polnischen Gruben fähig und bereit sein sollten, weiterhin zu Konkurrenzpreisen zu liefern, was gleichbedeutend wäre mit einer Senkung des Kohlenpreises um 3—4 Schillinge je Tonne. Anderenfalls müsse mit einem Verlust des so schwer eroberten Absatzmarktes gerechnet werden. Deshalb seien vor kurzem bereits Verhandlungen mit der belgischen Regierung wegen gewisser Einfuhrerleichterungen aufgenommen worden.

Im Gegensatz zu den unverändert gebliebenen Kohlenpreisen seien die Holzpreise um 20—40 %, je nach der Güte des Holzes angestiegen. Hier dürfte daher Aussicht auf eine bedeutende Verbrauchssteigerung bestehen, da mit einer Belebung der belgischen Möbelausfuhr und einer Zunahme der Bautätigkeit gerechnet werden dürfe. Leider werde Polen jedoch bei den vor der Abwertung geschlossenen Holzlieferungsverträgen recht bedeutende Verluste in Höhe von ungefähr 40 % von 3,5 Millionen Zloty erleiden.

Eine Ausnahme bilde lediglich der Roggenmarkt, an dem Polen lebhaft interessiert sei und zu dessen Belebung die Abwertung beigetragen habe. Die Preise seien ungefähr um 20 % an-

gestiegen. Während früher große Mengen polnischen Roggens eingelagert gewesen seien, wären die Vorräte gegenwärtig bis auf ungefähr 2 000 to zurückgegangen. Sollten, wie man in polnischen Wirtschaftskreisen hoffe, die Lizenzgebühren aufgehoben werden, so dürfte sich dies günstig auf den polnischen Roggenexport auswirken.

Um vieles schlimmer stellten sich dagegen jetzt die Aussichten für eine fernere Ausfuhr von Konfektionswaren nach Belgien. Die Währungsreform habe zuerst eine Preissenkung der polnischen Waren um 40 % aus der Belgaabwertung und dann um weitere 10 % aus der Zolldifferenz notwendig gemacht. Die Gesamtdifferenz betrage somit 50 %, während die Preiserhöhung für Konfektionswaren 15 % nicht übersteige. Man werde unter diesen Umständen sehr zu überlegen haben, ob es sich lohne, die an und für sich schon so überaus niedrigen Preise für die polnischen Ausfuhrwaren noch um weitere 35 % zu senken.

[„Kurjer Poznański" v. 17. 5. 1935.]

## Graudenz — ein Industrie-Friedhof.

Schwerer als in irgendeiner anderen Stadt Polens hat sich die Wirtschaftskrise auf die Graudenzer Industrie, der industriellen Hochburg von Pommerellen, ausgewirkt. Denn während im Jahre 1929 — 9800 Arbeiter in Betrieben beschäftigt waren, sei diese Zahl bis zum Jahre 1934 auf 3 700 gesunken. Diese Lage habe mit einem Schlage durch die Stillegung der Gummiwarenindustrie„ wodurch weitere 1400 Arbeiter erwerbslos wurden, eine weitere bedeutende Verschlechterung erfahren. Gegenwärtig seien in Industrie- und Handwerksbetrieben insgesamt nur rd. 2 300 Arbeiter tätig. Indem auf diese Art auf einen beschäftigten Arbeiter drei Arbeitslose entfallen, hält Graudenz unter den Städten Polens einen traurigen Rekord.

Die Hauptzunahme der Arbeitslosigkeit sei in der Großindustrie erfolgt. Katastrophal sei aber auch die Lage in der mittleren, insbesondere der keramischen und der Bauindustrie. Während auf diesem Gebiete im Jahre 1927 — 800 Arbeiter beschäftigt waren, sind es gegenwärtig nur noch 300. Es sei nicht anzunehmen, daß die Großindustrie in der nächsten Zeit auch nur einen geringen Teil der Arbeitslosen wieder einstellen werde. Die Hoffnungen der Erwerbslosen seien daher gegenwärtig auf die Saisonarbeiten, insbesondere in der Bau-, keramischen und der Holzindustrie gerichtet. Jedoch seien auch auf diesem Gebiete die Aussichten nur sehr gering, trotzdem in Graudenz ein bedeutender Wohnungsmangel herrsche.

Die Zahl der Häuser und Wohnungen sei im Verlauf der vergangenen 15 Jahre in Graudenz von 1 523 Häusern mit 7 683 Wohnungen auf 1 742 Häuser mit insgesamt 8 383 Wohnungen angestiegen. In der gleichen Zeit (1920—1934) habe die Bevölkerungszahl von 33 500 auf 57 000 Einwohner zugenommen. Die Zunahme der Gebäude gegenüber dem Stande von 1920 betrug 15 %, die der Wohnungen 9 %, dagegen die Bevölkerungszunahme 70 %.

Nach den offiziellen Berechnungen des Hauptstatistischen Amtes habe der prozentuale Bevölkerungszuwachs in Graudenz in der Zeit von 1921—1931 sogar 50,4 betragen, wodurch es in ganz Polen lediglich noch von Wilna mit einer Zahl von 52,8 % übertroffen worden sei. Die Entwicklung habe dann wegen des allgemeinen Wohnungsmangels die „Besetzung" der Czarnecki-Kasernen, der weit über die Grenzen Pommerellens hinaus berüchtigten „Madeira", zur Folge gehabt.

Die Lage auf dem Graudenzer Arbeitsmarkt sei gegenwärtig verzweifelt. Alle Hoffnungen der nach tausenden zählenden Arbeitslosen sei — wie erwähnt — auf die Bausaison gerichtet, deren günstige Entwicklung nicht nur der Stadt, sondern dem ganzen Staate zum Nutzen gereichen würde.

[„Gazeta Warszawska" vom 14. 5. 35.]

## Leichter Anstieg der Eisenbahntransporte.

Nach den letzten Veröffentlichungen der Eisenbahnstatistik hat die im Jahre 1934 beförderte Warenmenge recht beachtlich zugenommen. Den jährlichen Zusammenstellungen ist die Anzahl der durchschnittlich täglich beförderten 15-to-Waggons zu Grunde gelegt worden. Diese habe betragen:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1925 | 12 402 | 1930 | 14 924 |
| 1926 | 14 081 | 1931 | 13 616 |
| 1927 | 16 198 | 1932 | 10 465 |
| 1928 | 17 413 | 1933 | 10 615 |
| 1929 | 17 990 | 1934 | 11 750 |

Wie daraus ersichtlich, sei seit Beginn der Wirtschaftskrise zum erstenmal im Jahre 1934 die Menge der Warenversendungen wieder angestiegen, und zwar im Vergleich zum Jahre 1933 um 10,7 %. Selbst noch in der ersten Hälfte des vergangenen Jahres habe der Rückgang des Warenverkehrs angehalten, um erst in der zweiten Jahreshälfte einem Anstieg Platz zu machen.

Um die Entwicklung bei den einzelnen Warengattungen beobachten zu können, sei nachstehend in Prozenten die Differenz in den Versendungen von 1933 und 1934 gezeigt. So sei der Transport von Kleinwaren und Eilsendungen um 10,3 % angestiegen, und ebenso angestiegen seien Zuckerrüben um 24,1 %, Salz = 9,4 %, Getreide im Korn = 19,7 %, Mehl, Grütze u. ä. m. = 15,2 %, Zucker 1,8 %, Kartoffeln = 37,7 %, Kohle, Koks und Briketts = 7,4 %, Industrieerzeugnisse = 10,4 %, Kunstdünger = 15,4 %, Holz = 12,7 %, Baustoffe sogar um 86,2 % und die übrigen Ladungen um 15,8 %.

Zurückgegangen seien dagegen nur wenige Warengattungen, wie besonders Inventar um 7,6 %, Fleisch um 23,5 %, Rohnaphtha und ihre Nebenerzeugnisse um 13,6 %, Industrierohstoffe um 0,5 %.

Weit mehr noch als auf den Eisenbahnen hätten die Seetransporte zugenommen. So habe der Umschlag in den beiden Häfen Danzig und Gdingen im Vergleich zum Jahre 1933 bedeutend zugenommen, und zwar in Gdingen um 1 136 717 to, oder um 19,1 %, und in Danzig um 611 513 to, oder um 12,2 %.

Recht lehrreich seien auch die anteiligen Verhältniszahlen für den Umschlag in Danzig und Gdingen, die sich wie folgt darstellten:

| Jahr | Gdingen | Danzig |
|---|---|---|
| 1924 | 1,9 | 98,1 |
| 1926 | 7,2 | 92,8 |
| 1927 | 11,1 | 88,9 |
| 1928 | 18,7 | 81,3 |
| 1929 | 25,2 | 74,8 |
| 1930 | 30,8 | 69,2 |
| 1931 | 38,0 | 62,0 |
| 1932 | 50,2 | 49,8 |
| 1933 | 54,3 | 45,7 |
| 1934 | 55,8 | 44,2 |

[„Kurjer Poznański" v. 14. 6. 1935.]

Herausgeber: Prof. Dr. Recke, Danzig. Schriftleiter: Dipl.-Volkswirt Hans Neumann, Danzig.
Druck von A. W. Kafemann G. m. b. H., Danzig.